Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9229**

18. Wahlperiode 15.07.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Steffi Lemke, Peter Meiwald, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verfehlung der Umwelt- und Naturschutzziele des neuen Bundesverkehrswegeplans

Bereits vor Veröffentlichung kritisierte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) scharf und urteilte, dass dieser wesentliche Umwelt-, Naturschutz- und Klimaschutzanforderungen noch nicht erfülle. Medienberichten zufolge warf das BMUB dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt „Trickserei“ und „Klüngelwirtschaft“ vor (www.rp-online.de/politik/deutschland/bundesverkehrswegeplan-barbara-hendricks-wirft-alexander-dobrindt-trickserei-vor-aid-1.5840810). Das Umweltbundesamt (UBA) stellte fest, dass der BVWP-Entwurf elf von zwölf eigenen Umweltzielen verfehlt (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene).

In der Grundkonzeption wurden Ziele, wie z. B. die Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger oder die „Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume“ bestimmt, jedoch schon im Entwurf nicht mehr mit Maßnahmen hinterlegt. Im zentralen Bewertungselement, der Nutzen-Kosten-Analyse, wird nur ein Teil der Umweltkosten berücksichtigt. Sogenannte nicht monetarisierte Umweltkosten lassen keinen Einfluss auf die Dringlichkeitseinstufung erkennen. Maximalwerte für den Flächenverbrauch oder zum Schutz von Naturschutzgebieten wurden nicht festgelegt.

Aus Sicht der Fragesteller widerspricht der Entwurf den Zielen für den Klima-, Umwelt- und Naturschutz: Die bisherige Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sah den Anteil des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2015 bei 25 Prozent – der BVWP-Entwurf geht bis zum Jahr 2030 nur noch von 18,4 Prozent aus. Die Begrenzung des Flächenverbrauchs auf 30 ha pro Tag, wird mit dem BVWP ebenfalls verfehlt. Laut UBA wird das Flächenbudget um rund 50 Prozent überschritten (UBA 2016: Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030, Seite 3). Bei Umsetzung des Plans wäre eine erhebliche Beeinträchtigung bei mindestens 246 EU-Schutzgebieten (Natura 2000) wahrscheinlich. Für 666 lässt sich eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausschließen. Mehr als 106 000 ha unzerschnittene verkehrsarme Räume würden zertrennt und zahlreiche Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete durchfahren (BVWP-Umweltbericht, Seiten 162 bis 163).

Vor diesem Hintergrund wirft der BVWP-Entwurf zahlreiche Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche der Natura-2000-Gebiete in Deutschland ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Umsetzung der Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des Entwurfs des neuen BVWP wahrscheinlich und für welche ist diese nicht auszuschließen (bitte einzeln angeben für den Vordringlichen Bedarf, Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und Weiteren Bedarf unter Angabe des jeweiligen Erhaltungsziels und Schutzzwecks sowie der jeweils zu erwartenden Auswirkungen)?

2. a) Bei wie vielen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs bzw. des Weiteren Bedarfs im Entwurf des BVWP wurde jeweils eine „hohe“ Umweltbetroffenheit festgestellt (bitte nach Dringlichkeitseinstufung aufschlüsseln)?

   b) Bei welchen Vorhaben im Entwurf des BVWP führte jeweils eine als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit zu einer niedrigeren Dringlichkeitseinstufung?

   c) Bei welchen Neubauvorhaben im Entwurf des BVWP führte jeweils eine als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit zu der Wahl einer Projektalternative?

3. Inwiefern ist es zutreffend, dass sich die Bundesregierung bei der Prüfung von Projektalternativen, insbesondere bei Umweltkonflikten, ausschließlich auf die Anmeldung durch die Bundesländer verlassen hat?

   a) Bei welchen Neubauvorhaben hat die Bundesregierung die Länder im Nachgang der Projektanmeldung aufgrund von Umweltkonflikten aufgefordert, Ausbaualternativen nachzumelden?

   b) Wurde die „strukturierte Alternativenprüfung“, zu der die Länder im Zuge der Anmeldung von Straßenprojekten verpflichtet waren (vgl. Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 59) aus Sicht der Bundesregierung zufriedenstellend durchgeführt?

      Wenn ja, in welchen Fällen wurde eine entsprechende Alternative zu einem Straßenprojekt ausgewählt?

      Wenn nein, was hat die Bundesregierung unternommen, um die Alternativenprüfung im Sinne der Grundkonzeption (Seiten 58 bis 59) zu gewährleisten?

4. Inwiefern stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass u. a. aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten und der daraus folgenden unvollständigen Integration der selbigen in die Nutzen-Kosten-Analyse, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bei der Dringlichkeitseinstufung nicht vollständig berücksichtigt werden?

5. Inwiefern trägt der Entwurf für den neuen BVWP zu dem übergeordneten Ziel des BVWP bei, die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen (voraussichtliche bzw. geplante Inanspruchnahme in ha/Tag)?

6. a) Wieso hat die Bundesregierung für den BVWP keine bindenden maximalen Flächenverbrauchsziele aufgestellt, wie es der Sachverständigenrat für Umweltfragen im Umweltgutachten 2016 (Bundestagsdrucksache 18/8500) empfohlen hat?

   b) Beabsichtigt die Bundesregierung im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs für den neuen BVWP nachträglich ein maximales Flächenverbrauchsziel einzuarbeiten?

   Wenn ja, welches?

   Wenn nein, warum nicht?

7. a) Wieso wurde das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie, die Inanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche dauerhaft auf maximal 30 ha pro Tag zu reduzieren, nicht in die Einzelprojektbewertung und Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Vorhaben im Rahmen der Aufstellung des BVWP integriert?

   b) Welchen Beitrag leistet der BVWP zur Einhaltung dieses Ziels aus Sicht der Bundesregierung?

   c) Ist das Ziel aus Sicht der Bundesregierung mit der Umsetzung des vorliegenden Entwurfs zu erreichen?

   d) Wenn ja, wie, und mit welchen anderen Maßnahmen?

   e) Wenn nein, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

   f) Wenn nein, hat die Bundesregierung das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie in Bezug auf den Fläschenverbrauch aufgegeben?

   g) Inwiefern gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, den BVWP-Entwurf umzusetzen und die Flächeninanspruchnahme in anderen Bereichen stärker zu begrenzen, um das 30-ha-Ziel in der Summe dennoch zu erreichen?

8. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des UBA, dass bei mindestens 33 Straßenprojekten eine unrealistisch niedrige Flächeninanspruchnahme festgestellt wurde?

   b) Hat die Bundesregierung Straßenprojekte im BVWP-Entwurf identifiziert, bei denen der Flächenverbrauch zu niedrig angesetzt wurde, und wenn ja, welche?

9. Inwiefern gilt für die Bundesregierung die Aussage von Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Dr. Barbara Hendricks, dass, wenn irgendwo etwas versiegelt würde, im selben Umfang auch entsiegelt werden müsste (www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2755968/ZDF-heute-journal-vom-05.-Juni-2016?bc=nrt;nrg&gs=nrg228“)?

10. Um wie viel Fläche verringert sich der Anteil unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR > 100 km^2 nach dem Bundesamt für Naturschutz) durch die Umsetzung aller Vorhaben des BVWP-Entwurfs (bitte nach Bundesländern sowie Vordringlichem Bedarf, Weiterem Bedarf mit Planungsrecht, Weiterem Bedarf und Potentiellem Bedarf aufschlüsseln)?

11. a) Wieso wird die im Umweltbericht festgestellte Zunahme der Luftschadstoffemissionen durch die Umsetzung der Vorhaben im Vordringlichen Bedarf mit einem positiven Umweltnutzen bewertet (BVWP-Umweltbericht, Seite 145)?

    b) Inwiefern trägt der BVWP-Entwurf aus Sicht der Bundesregierung dazu bei, das übergeordnete Ziel „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen“ zu erreichen?

12. a) Inwiefern sieht die Bundesregierung die Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zur Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung (SUP), insbesondere § 19b Absatz 2 UVPG, mit der Auswahl der drei Investitionsszenarien „Verkehrsleistung“, „Status Quo“ und „Stärkung Schiene/Wasserstraße“ hinreichend berücksichtigt, obwohl zumindest die ersten beiden Szenarien sich nicht an den in der Grundkonzeption festgelegten Zielen orientieren, sondern beispielswiese einen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge hätten, und daher keine „vernünftigen Alternativen“ im Sinne der SUP oder der Vorgaben der Grundkonzeption für den BVWP 2015 (Seite 58) darstellen können?

    b) Wird die Bundesregierung weitere Planalternativen prüfen, mit denen die übergeordneten Ziele, also auch die Umwelt- und Klimaziele, erreicht werden könnten?

    c) Für die Erreichung welcher Ziele im BVWP wurde das Szenario 2 „Status Quo“ überprüft, und inwiefern kann es dazu beitragen, die übergeordneten Planziele zu erreichen?

    d) Wieso hat die Bundesregierung bei der Erstellung des BVWP-Entwurfs kein Investitionsszenario entwickelt, dass sich an den nationalen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitszielen orientiert?

    e) Wieso ist im Entwurf nicht erkennbar, welche Vorhabenauswahl den jeweiligen Investitionsszenarien zugrunde gelegt wurde?

    f) Wieso enthält die Untersuchung der Investitionsszenarien keinen verkehrsträgerübergreifenden Vergleich zwischen einzelnen Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekten mit jeweils ähnlichem Ziel, um die jeweiligen Effekte im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsnetzplanung zu vergleichen?

    g) Wie begründet die Bundesregierung anhand der überprüften Investitionsszenarien die Entscheidung für die tatsächlich ausgewählten Vorhaben im BVWP-Entwurf?

    h) Auf welche Weise wurden die monetarisierten Umweltkosten der verschiedenen Investitionsszenarien errechnet?

13. Wie ist die Aussage auf Seite 24 des BVWP-Entwurfs zu werten, dass „die Verkehrsfläche mit 18 100 km^2 nur einen relativ geringen Anteil von ca. 1 Prozent der Fläche der Bundesrepublik“ einnehme, obwohl 18 100 km^2 Verkehrsfläche rechnerisch bei einer Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland von 357 137 km^2 (BVWP-Umweltbericht, Seite 94) fast 5,1 Prozent darstellen?

    Wenn ja, welche Konsequenzen wird die Bundesregierung daraus ziehen?

    Wenn nein, wie können die Ziele trotzdem erreicht werden?

14. a) Inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll, bei der Aufstellung des BVWP und der Planung der zukünftigen Investitionen eine Verkehrsentwicklung zu unterstellen, nach der der Anteil des Schienenverkehrs an der gesamten Güterbeförderungsleistung im Jahr 2030 nur etwas mehr als 18 Prozent ausmachen würde, das Ziel der bisherigen Nachhaltigkeitsstrategie von 25 Prozent im Jahr 2015 also auch im Jahr 2030 weiterhin verfehlt würde?

    b) Inwiefern würde eine Einhaltung der Klimaziele aus Sicht der Bundesregierung zu einer vom BVWP abweichenden Verkehrsentwicklung führen?

    c) Inwiefern würde die in Frage 14b beschriebene Abweichung der Verkehrsentwicklung aus Sicht der Bundesregierung bei Beibehaltung des BVWP-Entwurfs zu Fehlinvestitionen führen?

    d) Wieso hat die Bundesregierung zur Erstellung des BVWP keine Verkehrsprognose entwickeln lassen, die die Einhaltung der Ziele der Bundesregierung für das Jahr 2030 annimmt?

    e) Bedeutet die Anwendung der Verkehrsprognose 2030 die Aufgabe des Modal-Split-Zielwerts der Bundesregierung von 25 Prozent für den Schienengüterverkehr?

15. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sowie des Pariser Klimaabkommens, dass der Umweltbeitrag zur Gesamtplanbewertung des BVWP-Entwurfs des Bundesverkehrsministers mit der Verfehlung von elf von zwölf Umweltzielen (vgl. Stellungnahme des UBA zum BVWP-Entwurf 2030 und BVWP-Umweltbericht, Seiten 162 bis 163) eindeutig negativ ausfällt?

Berlin, den 15. Juli 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333